



1951年6月初,毛泽东主席和金日成首相在北京就朝鲜战争问题进行商议。

# 朝鲜战争期间 中朝高层的矛盾、分歧及其解决

(中)

文/沈志华

1月11日彭德怀收到毛泽东急电。针对金日成主张缩短休整时间的主张,毛依据斯大林来电提出:人民军一、二、三、五军团均可置于汉江以南之第一线,志愿军撤至仁川及汉江以北休整两个月至三个月,仁川及汉城之守备由志愿军担任。人民军应将现在东北训练的新兵加以补充,如金日成认为不必补充休整就可前进,亦可同意人民军前进击敌,并可由朝鲜政府自己直接

指挥。志愿军担任仁川、汉城及三八线以北之守备。

当日黄昏,彭、金、朴进行了更加激烈的争论。金日成和朴宪永认为,斯大林所说让人民军单独前进,是指目前形势有利,美军要退出朝鲜。朴宪永列举最近一些新闻和苏方提供的情报,得出结论说,美军一定会退出朝鲜,但我军不追击就不会退出,因为美国要找借口。彭德怀反驳说,我不追击,美国可以自动退出,这是很好的

借口。朴回答,不追击就不会退出,应该利用美国资产阶级内部的矛盾。彭说,只有再消灭美军几个师才会加深这种矛盾,这一因素才会成为有利条件,而志愿军只有休整后才能再战。这时金日成插话,重提在半个月内志愿军应有3个军继续南进,其他部队休整一个月后再进攻的主张。彭德怀则根据毛泽东来电的意见指出:由仁川至襄阳线以北,全部海岸警戒和后方维持交通,由

志愿军负责。人民军4个军团约12万人已有两个月休息,归你们自己指挥,照你们的愿望继续向南前进。美军如你们想象的那样退出朝鲜,我当庆祝朝鲜解放万岁,如美军不退出,志愿军按预定计划南进作战。金日成最后表示,人民军还没有准备好,元气也未恢复,不能单独前进,并勉强同意志愿军休整两个月。最后,双方决定召开两军高级干部联席会议,交流经验,统一思想。



“铁路运输管理混乱, 缺乏统一调度。”

斯大林得知中朝之间在军事指挥上的争论后, 曾在一封电报中说, “中国志愿军的领导是正确的”, “毫无疑问, 真理在彭德怀同志手里”, 称赞彭以那样劣势的装备打败了世界上最强大的帝国主义, 是当代天才的军事家。斯大林还批评苏联大使不懂军事, 不准他再干扰彭德怀的指挥。此时, 毛泽东于 14 日致电金日成指出: “在最近 2-3 个月内, 中国志愿军和朝鲜军队要克服严重困难, 并完成繁重而艰巨的工作, 具体包括: 用经过训练的新兵补充部队, 使经过训练的新兵学

会老兵的经验; 加强部队的武器装备; 恢复铁路; 准备好给养和弹药; 改善运输和后勤工作。只有做好这一二作, 才能保障取得最后胜利。”毛泽东认为, 在敌人准备继续抵抗的情况下, “我们必须进行充分的准备, 才能继续作战。不然, 我们就会重犯朝鲜军队 1950 年 6-9 月所犯过的错误”。“中朝两国同志必须静下心来, 进行必要的准备”。第二天, 毛又将此电转发斯大林。这样, 在 16-18 日再次与彭德怀会晤时, 金日成表示朝鲜人民军单独南进是带有冒险性的, 朝鲜劳动党政治局

经过讨论, 认为中方提出的为了今后更好地实施进攻, 而必须利用两个月时间进行休整的建议是正确的。然而, 金日成心中的不满是可以想象的。苏联驻朝鲜大使后来报告说: “当美国人已经准备从朝鲜撤出的时候, 中国人却离开水原回到三八线地区, 他们放弃了大规模的进攻行动……所有这一切都严重地损害了中国人在朝鲜领导人心目中的威信, 尽管朝鲜人也清楚, 中国遇到了什么样的困难。”

从军事角度讲, 彭德怀的主张当然是实事求是和有充分依据的, 而朝鲜领导人, 一厢情愿、一味蛮干的情绪, 显然是受到政治考虑和其它因素影响的。不过, 这里需要补充说明的是, 中朝之间的这种分歧, 只是在军事策略方面持有不同主张, 而从总的战略方针来看, 北京同平壤、莫斯科是一致的, 都主张通过军事手段或军事压力把联合国军赶出朝鲜半岛, 以彻底解决朝鲜问题。在这种情绪下, 毛泽东和金日成都没有认真考虑此时联合国提出的停战谈判的决议案, 从而失去了一次尽早结束战争的有利时机。

#### 四、关于铁路运输的管理体制问题

随着志愿军连续三次

战役的胜利和战线的向南推移, 中朝军队的后方补给线越拉越长。

这时, 保障军队后勤供应问题的重要性就突出地显露出来。与此同时, 由于战争, 到 1950 年底, 朝鲜的“工业生产已完全停顿”。为了恢复和保证国民经济的正常运转, 中朝联军打过三八线以后, 朝鲜政府便做出了《关于 1951 年第一季度恢复及发展国民经济计划》等一系列决定。特别是 1951 年 2 月 22 日《关于改进战争时期铁路工作》的决定, 提出了铁路“为恢复工农业生产而保证国民经济运输的任务”。于是, 中朝双方在如何保证铁路运输及铁路管理体制方面的矛盾随之爆发。

志愿军出国作战, 由于朝鲜遭受战争的严重破坏, 资源不足, 致使部队供应不能取之于当地, 而美军装备精良, 机动性强, 亦无法取之于敌人。因此, 物资和装备基本上要靠国内运来。但朝鲜山地多, 运途远, 且路况十分恶劣, 而志愿军汽车数量本来就不足, 加上敌机日夜轰炸, 损失极大, 公路运输力量更显紧张。于是, 铁路运输的重要性就显得特别突出。

早在 1950 年 10 月底 11 月初, 彭德怀即向东北局提出应加强铁路运输和建立统一指挥机构的要

求,还请求中央派铁道兵到朝鲜加强修路力量。11月6日铁道兵团和铁路员工志愿援朝大队相继入朝,与朝鲜人民军铁道抢修部队、朝鲜铁路员工并肩作战。

为了改善铁路运输的管理,协调中朝双方的运输任务,确保前线的供给和伤员及时转运,彭德怀在16日与高岗会见时又提出了建立中朝铁路联合指挥机构的设想。为了解决这个问题,中方先后派人来朝,经使馆安排多次同朝方有关人员商谈,但均未有结果。直到12月3日金日成亲自到北京与中国领导人洽谈后,才取得了原则上的一致意见。到12月底,中国方面成立了以刘居英为司令员、余光生为政委、叶林为副司令员的东北军区铁道运输司令部(后改为东北军事运输司令部),负责组织支前运输,并指挥运输铁路;同时,在球场临时设立了朝鲜铁道军事管理局,由中朝双方共管,并充实了力量。1951年1月22-30日,东北军区在沈阳召开后勤会议,专门研究志愿军后勤工作问题。参加会议的有志愿军各军后勤部、各分部以及东北军区后勤部、东北人民政府有关部门负责人。周恩来率代总参谋长聂荣臻、总后勤部部长杨立三、空军司

令刘亚楼、炮兵司令陈锡联、军委运输司令吕正操等领导人,专程来沈阳参加会议。周恩来在会上明确提出了建立一条打不垮、炸不烂的钢铁运输线的任务。

经过这些努力,中断的铁路运输在球场、定州以北(共延长384公里)恢复了通车,1951年1月即接运2944列车,较上月增加44%。到4月,在军管局管辖范围内的1391公里线路中,通车线路已发展到1321公里(东达释王寺,南到南川)。

尽管铁路大体通车了,但后勤供应的根本矛盾并未缓解,除了敌机轰炸造成的损失外,最严重的问题是铁路运输内部管理混乱,缺乏统一调度。由于各部门、各单位之间互不了解,强调各自的重要性,争车、争路、争时间,矛盾和冲突时有发生。经常出现的情况是,抢运上来

的不是急需物资而是无人卸车,急需的物资又因前沿山洞被占而积压在后方,由此造成列车运行时间普遍延长,熙川以北山洞严重堵塞(如1950年12月底积压重车竟达329辆)。铁路军管局虽然成立,也由双方共管,但中朝之间仍然存在着很大分歧。在管理方针上,究竟应该采取军管方式,还是仅仅实行军事代表制,尚未确定;在运力分配原则上,究竟是首先抢运军需物资,还是以民用和经济建设物资为主,也有争论。再加上组织机构极不健全,人员思想情绪不够稳定,铁路运输的处境仍然十分困难。为此,彭德怀向毛泽东抱怨:运输问题“若无速效解决办法,势必延长战争”。如何协调好各方面的关系,建立统一调度、统一指挥的铁路运输机制,从而保障铁路运输的安全、畅通,已经迫在眉睫。

关于建立中朝联合铁路运输司令部的问题,早在1950年12月金日成访问北京时就确定了基本原则。金回到朝鲜后对柴成文说:“前些时候关于铁路运输的军事管制问题,中国同志多次与我们的同志商谈,我们总有些人,就是不懂得没有军事上的胜利什么也谈不上的道理。”并说,“这件事在北京已经商妥,请你转告高岗同志,就由他委任铁路人员去办吧”。但实际上具体谈判中却困难重重,阻力甚大。

1951年2月19日,负责谈判的中方代表叶林、张明远、彭敏报告:在谈判中,朝方往往对问题考虑不周,提出的意见前后矛盾,但其中心思想是明确的。第一,在中朝双方的运输量超过朝鲜铁路运输能力的情况下,反对中方提出的“应首先满足军需运输”的原则,而对朝鲜经济恢复的考虑较多。按



保障铁路运输线畅通

照朴宪永的话说,经济就是政治,这个问题最好由金日成和高岗出面解决。第二,要求朝鲜交通省参与对铁路的管理。虽同意成立联合军运司令部,中方为正,朝方为副,受中朝联合司令部领导,但须与交通省合署办公,并建议中国也成立类似朝鲜军事交通局的机构。第三,在铁路管理机构问题上,反对实行军管制。朴宪永提出恢复朝鲜原各铁路管理局,而将已经成立的临时铁路军管局改为定州管理局。

到3月中旬,双方在铁路管理的基本原则方面仍然存在较大差距。军管与铁路行政合二为一是战时提高铁路运输效率的有效方法,而铁路军管局则是中朝联合实行军管的具体形式。对此,朝方不便直接提出反对,而是成立了军事交通局,对铁路进行控制,还恢复了原管理局机构管界和部分工作(交通省21号令),实际上削弱和限制了军管局,使其无法完全行使职权。为了尽快达成协议,周恩来做了妥协,除坚持“在联司指挥下设双方统一的军管司令部,统一进行抢修护路及调度车运”外,同意“在目前作战时期,朝鲜铁路行政仍需朝鲜交通相管辖”。对于中方的这个让步,金日成表示基本同意。

然而,在中方代表与朝鲜交通朴义完逐项谈判时,朝方又进一步提出:除铁路行政系统仍归交通省领导外,一、军管局仅负责制定计划,其作用只是对铁路运输进行检查和监督;二、铁路抢修工作另成立联合机构,委托交通省领导。这实际上等于取消了已经建立的中朝联合军管机构。

鉴于朝方在谈判中反复不定,双方基本想法差距太大,中方代表深感问题复杂,关系重大,即使形成纸上协议,也难以改变实际状况,以至要求再派“有威望的得力干部来此慢慢谈判”。

彭德怀亦无可奈何,提出将交通省的意见呈金日成,由双方政府出面解决,只求朝方能“确保军运如数完成,确定铁路管理和运输的具体办法”。随后,针对朝方的三项原则,即铁路行政隶属朝交通省,成立中正朝副的联合军运司令部,成立中正朝副的统一铁道兵团司令部(即中方所说抢修司令部),高岗提出五点商榷意见:一、坚持对朝鲜铁路和军管制度,但可实行军事代表制,在联运司下设各级军事代表,中正朝副,军事代表对一切军运有最后决定权。二、联运司设沈阳,派总代表驻朝交通省,监督军运计划执行。三、要



抢修铁路

求朝方保证联运司与其总代表及各级军事代表间电话畅通。四、成立统一抢修司令部,受联运司领导,同时受朝交通相及联运司指导。五、在朝中国员工受朝铁路局领导,其政治工作则受中国军事代表直接领导。叶、张、彭据此与朝交通相再次谈判。除对抢修司令部领导权的归属问题尚未明确表态外,朝方基本接受了高岗的五点意见,但要求确定朝交通省对其所属各铁路管理局行使管辖权。关于运输问题,朝方同意原则上全部通车,由联运司审核批准军用物资和国民经济所需物资的运输比例。至于交通省及其所属各管理局,朝方请中国派人任副职。双方商定,将谈判记录整理

签字后,呈报各自政府批准。得此情况后,周恩来一方面要求中方代表最好争取能在记录中列入有关联合抢修司令部领导权的内容,一方面也只得同意叶、张、彭在记录上签字,并将全文带回北京。恰在此时,莫斯科的意见到来,扭转了局面。

据当事人张明远观察,中朝会谈之所以争执不下,其实质是联运司领导权的归谁所有的问题。中方代表认为,当时朝鲜的铁路和机车大部被毁,铁路运行的车辆主要是中国开来的,而抢修线路、运送物资的部队和司乘人员都以中方为主,甚至维修线路的器材和部分朝鲜铁路员工的供应也都是由中方负责。从这些实际情况

看,朝鲜方面难以协调指挥铁路运输的正常运行。所以,战争期间的中朝铁路联运由中方牵头为宜。但朝方以及苏联驻朝鲜顾问坚持认为,对铁路运输的管理涉及国家主权问题,必须由朝鲜领导。对此,周恩来曾指出,问题的根子不在平壤,而在莫斯科,并表示要同苏方协商,以求妥善解决。

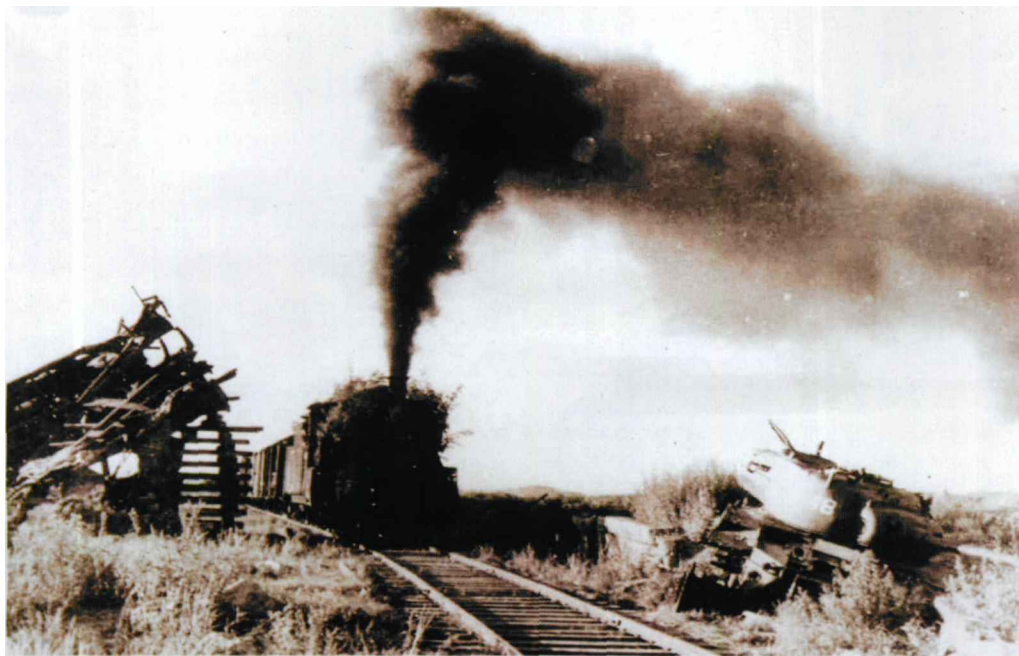
就在周恩来电告中方代表准备在谈判记录上签字的当天,斯大林来电表示了苏联的立场,全文如下:“我驻沈阳领事列多夫斯基刚刚向我们报告了高岗同志的意见,即为正确组织部队和作战物资向前线的运输工作,朝鲜铁路必须交由在朝鲜的中国司令部管理。从领事的报告中可以看出,金首相是支

持这个意见的,但朝鲜的部长们却似乎反对这个意见,他们认为这个办法将损害朝鲜的主权。假如需要我的意见和联共(布)中央的意见的话,那么我们认为必须告知您,我们完全支持高岗同志的意见。为了顺利地进行解决战争,这个办法是必须采取的。总的来说我们认为,为朝鲜本身的利益着想,中国和朝鲜之间最好能建立起更密切的国家关系。”周恩来当即将这一电文转给高岗和彭德怀,并表示可以继续“力争联合铁路修复司令部归联司或运司指挥或仍进一步提议将朝鲜铁路管理局置于军事管制的直接管理之下”,中方代表亦可暂缓签字,而由政府出面邀请朝交通相到沈阳再谈。

在此后的谈判中,中方的态度开始强硬起来。4月16日,周恩来致电倪志亮即转告金日成:“提议为适应战争需要,朝鲜铁路必须立即置于统一的军事管制之下”,“即在联司领导下,设立中朝联合的军运司令部,统一朝鲜铁路和管理、运输、修复与保护事宜”。5月4日,中朝两国政府在北京签订《关于朝鲜铁路战时军事管制的协议》,对管理体制、组织机构、运力分配等重大问题做出了明确规定。根据协议精神,7月在安州正式成立了朝鲜铁道军事管理总局,刘居英为局长兼政治委员,金黄一(朝方)、黄铎为副局长,统一负责朝鲜战区铁路运输的管理、组织与实施。军管总局下设熙川、定州、新成川、

平壤、高原5个分局,共有援朝员工1.2万余人。8月1日,在沈阳成立了中朝联合铁道运输司令部(联运司),受中朝联合司令部直接领导,东北军区副司令员贺晋年兼司令员,张明远兼政治委员,南学龙(朝鲜铁道副相)、刘居英、李寿轩、叶林为副司令员,同年11月又在安州成立了联运司的前方派出机构——前方铁道运输司令部,刘居英任司令员兼政治委员,金黄一、李寿轩为副司令员,负责指挥和协调军管总局、抢修指挥部和铁道高炮指挥部的工作。铁道兵团增加为4个师又3个团,还有援朝工程总队,总人数达5.2万余人。从此,在统一的领导组织下,铁道运输部队、抢修部队及高炮部队密切配合,协同行动,采取“以集中对集中,以机动对机动”的作战方针,大大提高了铁路运输效率。

铁路管辖权是中朝争论中的一个涉及朝鲜内政和主权的问题,彭德怀在1959年受到批判时对此也不回避。但正如彭所强调的,对铁路实行军事管制是在战争条件下不可避免的处理办法,并在停战协定签字后立即将铁路交还朝方管理。不过,在莫斯科干预下强加于人的做法,毕竟给金日成留下了心理上的阴影。(待续)



运送物资的列车奔驰在朝鲜前线